

con freni e frizioni

**FRENDO**



STUDIO SCIALIA Torino

**XXI<sup>a</sup>**  
**"MILLE MIGLIA"**

1<sup>o</sup> assoluto  
**ALBERTO ASCARI**  
SU **LANCIA**



Un passaggio sul porfido, nella fase iniziale della competizione, delle macchine di massima cilindrata. Si riconoscono l'Aurelia (80) di Sassoli, l'Aurelia di Mancini, l'Alfa di Sanesi e la Fiat 8.V di Carlo Leto di Priolo che sarà uno dei maggiori protagonisti della gara.

## Rinnovato successo della "Intereuropa", e vittorie di Zagato (Fiat 8 V), Gatta (Aurelia 2500) e Guidetti (Fiat Zagato 1100)

Ancora una volta abbinata al Gran Premio d'Italia, la Coppa Intereuropa ha conseguito sportivamente il suo tradizionale successo dando vita ad una competizione equilibrata ed interessantissima.

Nonostante l'abolizione della classe 750 cc. che lo scorso anno era stata affollata, nonostante che la nuova regolamentazione internazionale adottata escludesse le Ferrari da questa competizione, ben 36 vetture si sono allineate agli ordini dello starter. Due meno che nel 1953, ma se si tiene conto di quanto abbiamo detto, si deve invece riconoscere che di un incremento si deve parlare. Infatti i partecipanti alle tre classi di quest'anno, sono stati in numero maggiore dei partenti in queste stesse classi (od equivalenti nel caso della 1300 cc.) nell'edizione passata.

La «Intereuropa» si potrebbe scindere in due sole corse, almeno agli effetti del commento, poichè se le 1300 cc. hanno fatto corsa a sè, le «due litri» e le maggiori macchine hanno fatto un solo gruppo anche se devono essere considerate in due classi.

Come avevamo previsto nel nostro pronostico, le «due litri» hanno minacciato le vetture più grosse, non solo, ma le hanno addirittura superate nel-

la percorrenza totale ed anche nel «giro più veloce» assoluto le hanno notevolmente battute.

Ma andiamo con ordine. La corsa è stata appassionante in tutte le sue fasi, aspramente contesa e disputata con grande impegno da tutti i maggiori protagonisti. Dei 36 partenti, ben 25

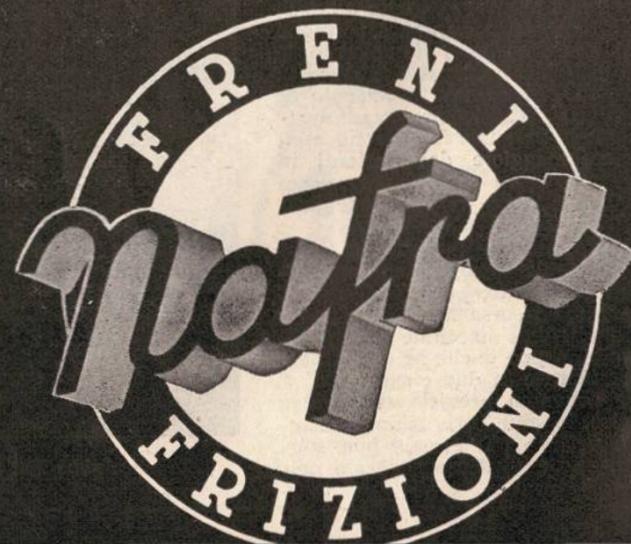
figuravano all'arrivo e questa alta percentuale di classificati, nonostante le fasi della corsa condotta in tutte le classi senza risparmio di energie, depone molto favorevolmente sul grado di tenuta e di efficienza raggiunta dai nostri mezzi più moderni.

Nella classe 1300 cc., le nervose Fiat



La velocissima Fiat 8-V di Elio Zagato, trionfatore nella VI Coppa Intereuropa

# Il pioniere



-Zagato hanno avuto il campo pressochè libero poichè le *Porsche* non sono state in grado di impegnarle. Le *Fiat-Zagato* hanno lottato ad oltranza e ne è uscito il nuovo record sulla distanza, battendo di 600 metri il primato della classe 1500 cc. detenuto dalla *Porsche* del sottoscritto fino dal 1952 mentre invece il record sul giro della stessa *Porsche* è rimasto imbattuto di circa 3 secondi.

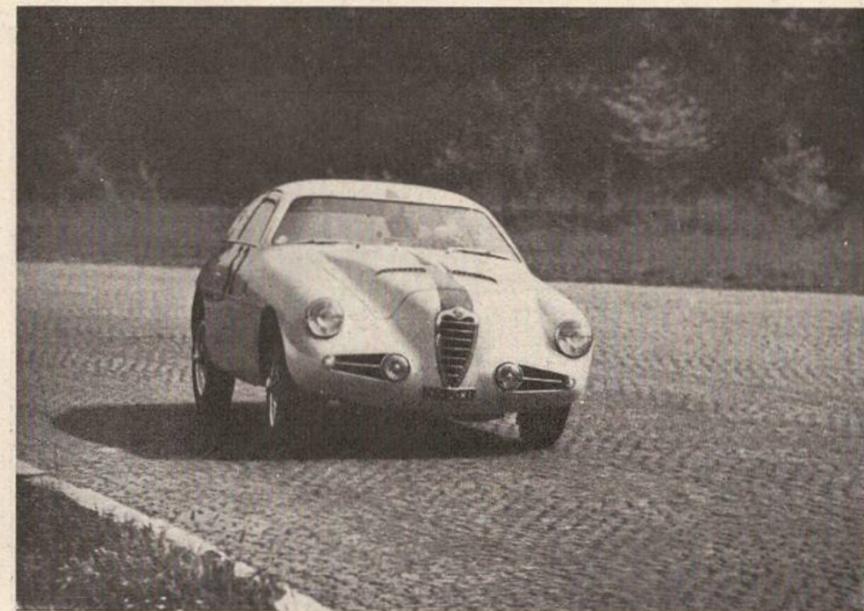
Il primato delle 1100 cc. dello scorso anno è stato migliorato di oltre 5 chilometri e questo sta a dimostrare la accresciuta efficienza di queste prodigiose macchinette.

La classe 2000 cc. ha fatto la parte del leone ed infatti i primi 3 posti assoluti, se di classifica generale è lecito parlare, sono stati appanaggio di queste vetture. Dal 5.º giro in poi, le *Fiat 8-V* si sono imposte con chiara superiorità, prima per merito di Carlo Leto di Priolo, poi di Elio Zagato che ha tenuto brillantemente il comando fino alla fine, prendendosi anche il lusso di segnare il giro più veloce.

Il record della percorrenza è stato battuto nettamente anche in questa classe e Zagato ha portato il limite a quasi 2 chilometri più in alto e così dicasi per il record sul giro appartenente a Sanesi e portato da Zagato a 2'25" 6/10 corrispondenti alla media di Km. 155,769.

Nella classe maggiore, assenti le *Ferrari* per le note questioni regolamentari ed analogamente le *Lancia* speciali dello scorso anno, la percorrenza totale è rimasta imbattuta per 12 chilometri circa e quella delle *Lancia* di 10 chilometri. Sul giro, Duccio Gatta, il quale è stato il più veloce della sua classe, è rimasto 7 secondi sotto il record delle *Lancia* alleggerite. Ma queste differenze sono ascrivibili esclusivamente alla nuova regolamentazione internazionale adottata.

Le *Lancia* 2500 cc., hanno fatto ottime cose e così le sbalorditive *Fiat 8-V* che hanno trovato la loro annata



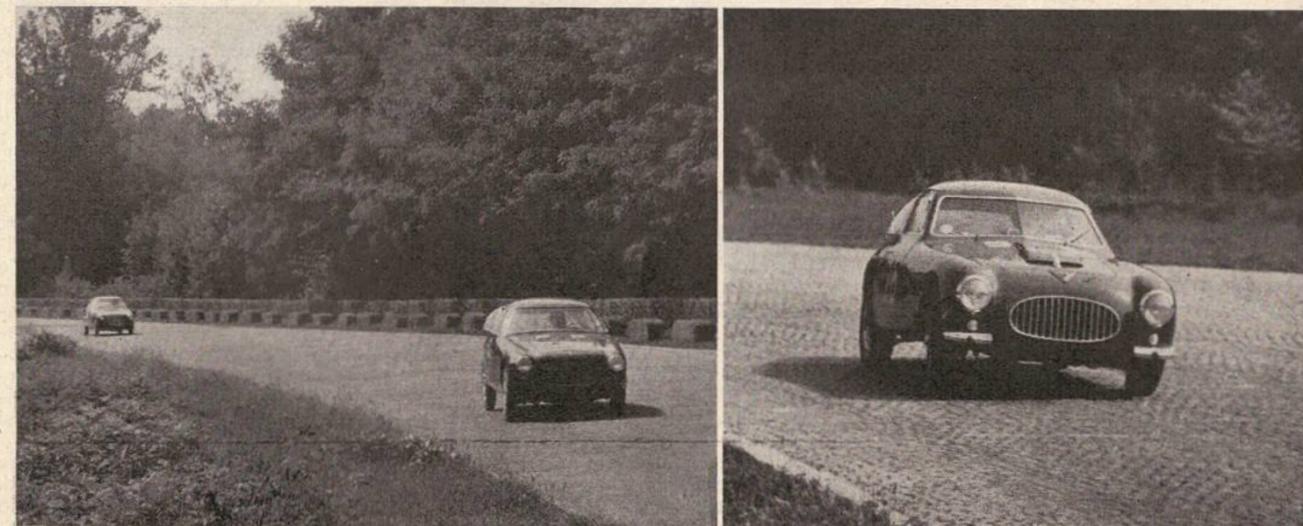
L'Alfa Romeo SS di Sanesi, classificatasi seconda assoluta.

buona e che hanno molto impressionato per le loro eccelse doti di tenuta di strada e di maneggevolezza oltre che per le punte di velocità notevolissime. Due ore ad oltre 152 chilometri all'ora rappresentano uno spettacoloso exploit. Bene anche le *Alfa Romeo Super Sprint* dalle quali per altro era lecito attendersi anche di più. Delle *Fiat-Zagato* abbiamo già detto tutto il bene che meritano.

I quattro protagonisti della corsa delle 1300 cc., ossia Guidetti, Ronzoni, Cioffi ed Ovidio Capelli, hanno dato luogo ad una contesa equilibratissima ed appassionata. Scambiandosi le posizioni molte volte, inseguendosi a contatto di gomiti, dando saggio di grande bravura, essi meritano tutto il nostro elogio e vanno accomunati nel trionfo.

Sono finiti tutti e 4 in soli 700 metri di percorrenza complessiva!... Cioffi ha avuto un momento molto emozionante al «porfido» e la sua corsa è rimasta in parte pregiudicata.

Elio Zagato ha coronato con la schietta vittoria di Monza, una annata in cui ha fatto dei progressi sensibili e nella quale ha raccolto significative affermazioni. A Monza, Zagato è un autentico specialista e si sa che Monza è un inesorabile banco di prova dei valori di guida. Aver superato un asso del valore di Consalvo Sanesi, e proprio a Monza, significa molto. Implicitamente in queste parole sta il nostro pensiero ammirato anche per Sanesi che ha fatto quanto ha potuto migliorando la sua prestazione dello scorso anno.



A sinistra: la Zagatina di Guidetti in azione alla curva di Lesmo. A destra: la Fiat 8-V di Leto di Priolo, sfortunato protagonista dell'avvincente corsa



Luisa Rezzonico, su Aurelia 2500, sta per superare la Porsche 1300 della rivale Maria Milani.

Anche il giovane Crespi ha bene impressionato al suo debutto sul difficile autodromo e così quell'autentico cannone (anche di dimensioni!) che è Carlo Leto di Priolo che ha corso (fino a che la sua macchina ha tenuto) con autorità indiscutibile.

Duccio Gatta, dopo un inizio folgorante, si è un poco addormentato avendo come scopo preciso la vittoria della classe, ma sul finale si è ripreso assai bene segnalando un'ottimo tempo sul giro (2'29"2, media Km.h 152-010) e finendo con mezzo chilometro di vantaggio sul forte Ribaldi che come Mancini ha fatto una corsa brillantissima. Anche in questa classe, solamente 700 metri separano i primi 3 classificati dimostrando così l'equilibrio di una corsa tirata e disputatissima. Una lode sincera per la audacissima e brava Luisa Rezzonico che ha dato una convincente prova delle sue grandi possibilità.

La Coppa Intereuropa ha avuto (per la prima volta nella sua storia) uno strascico polemico. Al momento in cui

scriviamo, non ci è dato sapere quale sia il risultato di queste grane. Ci auguriamo che tutto possa risolversi come è nella tradizione della bella manifestazione monzese alla quale ci lega un affetto personale, ossia nella massima sportività e regolarità. E' comunque evidente che se grane sono sorte, la colpa precipua, più che nella presunta mala fede di concorrenti o preparatori, sta nella nuova regolamentazione internazionale che è assurda ed assai poco chiara e più ancora nel sistema delle omologazioni instaurato disinvoltamente in Italia, sistema che finisce ad incoraggiare certe licenze dato che l'esempio viene dall'alto!...

La Coppa Intereuropa ha dimostrato ancora una volta la sua vitalità intrinseca ed il suo interesse tecnico e sportivo e siamo certi che l'Automobile Club di Milano vorrà anche in avvenire potenziare e curare da vicino questa sua creatura tanto riuscita.

GIOVANNI LURANI

## Prima... e dopo combattutissima la "Coppa Intereuropa,,

Chi crede che la Coppa Intereuropa, per il fatto di essere preludio ad una corsa che non trova eguali nel mondo, venga meno alle sue prerogative e ai suoi motivi d'attrazione è al di fuori della realtà. Oseremmo infatti dire che questa competizione, la cui inedita regolamentazione ne continua la sopravvivenza e ne aumenta la classicità, ha

non solo trovato nella giornata del più grande avvenimento automobilistico italiano il suo «ubi consistam», ma anche la strada che conduce al successo sempre più lusinghiero.

La conferma di quanto abbiamo sopra accennato è venuta dagli stessi spettatori, che si sono riversati sull'anello di Monza in numero veramente

rilevante, mostrando di gustare gli elementi di peculiare interesse tecnico ed agonistico che da questa gara, unica nel suo genere, si possono trarre.

Una sia pur affrettata disamina degli equipaggi iscritti alla VI edizione della Coppa Intereuropa sulla base dei tempi realizzati durante le prove, ha portato ad una chiara visione delle possibilità delle macchine e dei piloti, sulle quali si sono sbizzarriti in pronostici competenti e profani. Avrebbero prevalso le Aurelia 2500 della classe superiore o le agguerritissime Fiat 8-V e Alfa 2000?

Il dilemma, naturalmente avvincente, lasciava adito alle più belle speranze e dato il confortante equilibrio, il risultato era quanto mai aperto a tutte le sorprese.

Entravano intanto in scena i preliminari di rito a concentrare l'attenzione degli appassionati. Dapprima erano le macchine che disordinatamente si allineavano alla partenza, poi era la volta del Direttore di corsa col. Covacivich ad intrattenere i piloti con un autoritario «sermone». Gli altoparlanti nel frattempo comunicavano le spiacevoli defezioni di Leto di Priolo Massimo (Fiat TV), di Randaccio Ottavio (Alfa Romeo SS) di Biagiotti Orello (Alfa Romeo SS) e di Moroni Bruno (Aurelia 2500).

Alle 10,30 con la spettacolare partenza tipo «Le Mans» aveva inizio il carosello (velocissimo anche se riservato alle macchine della Categoria Gran Turismo), carosello che si protrarrà per due interessantissime ore.

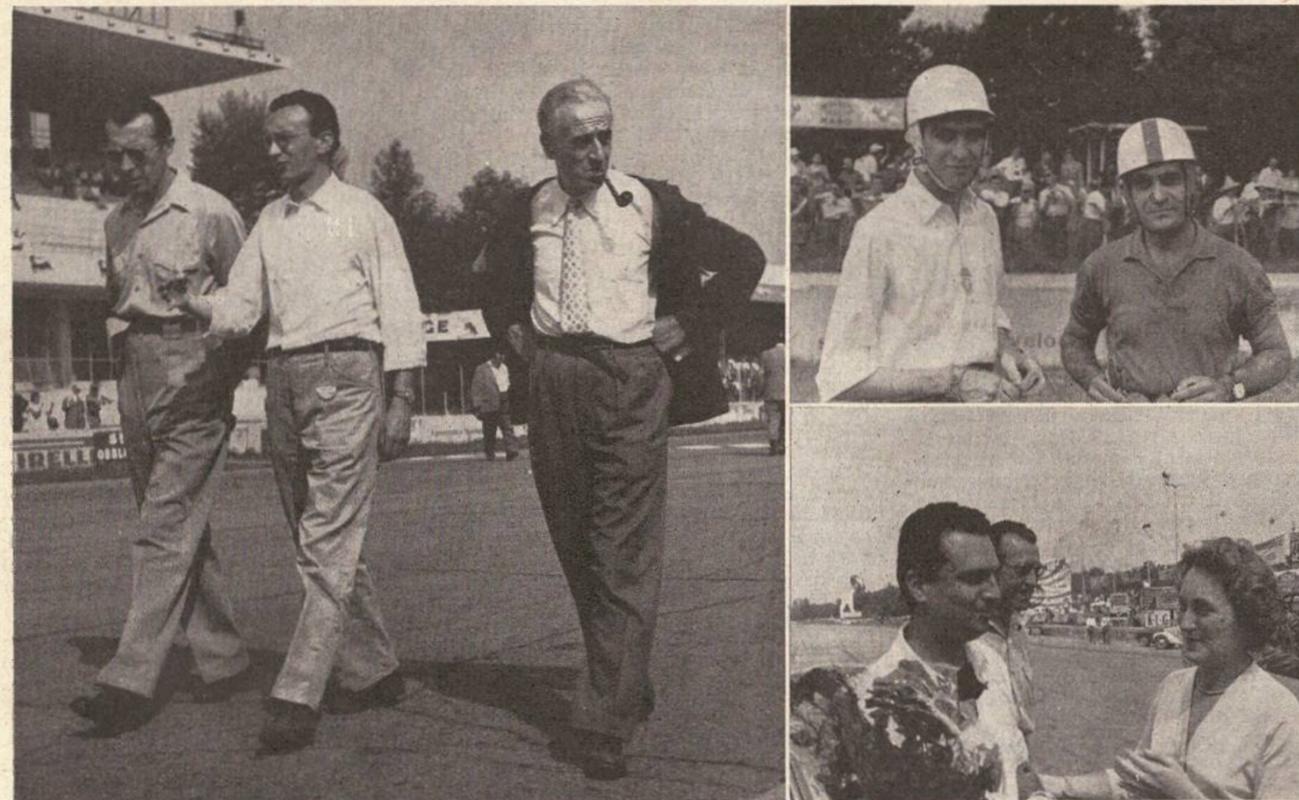
### La sfuriata iniziale di Carlo Leto di Priolo

La gara si è prospettata emozionante subito all'inizio per l'accanimento col quale si sono dati battaglia i concorrenti della classe oltre 2000 e della classe da 1300 a 2000 cc. La teorica fusione delle due classi se sotto un punto di vista agonistico ha contribuito a dare un tono sbarazzino alla competizione, ha d'altra parte creato delle caotiche situazioni, per cui ci è stato alle volte difficile esaminarne separatamente le fasi.

Dei 6 rappresentanti la classe maggiore e dei 17 quella intermedia il più lesto ad insediarsi al volante ed a sollecitare l'avviamento automatico risultava il torinese Duccio Gatta su Aurelia 2500.

Nella sua scia si gettavano subito le Aurelia di Ribaldi, Sassoli e Mancini, tallonate dalla Fiat 8-V di Carlo Leto di Priolo e dalle Alfa di Consalvo Sanesi e del giovane Crespi. Elio Zagato, il favorito della corsa, era lento a porsi in azione e perdeva preziosi secondi. Con un giro di ritardo partiva Lietti, su Fiat 8-V, ma era subito fermato e tolto di gara per essersi avviato con l'aiuto del meccanico.

Il primo passaggio vedeva sempre al comando il quartetto dei lancisti, ma il vantaggio nei confronti di Leto di Priolo e di Sanesi era notevolmente scemato. La tornata successiva faceva registrare ulteriori cambiamenti: non solo la Fiat 8-V di Leto di Priolo



Elio Zagato racconta al nostro Direttore e al collega Canestrini le impressioni sulla gara da lui brillantemente dominata. In alto: i due validi difensori dei colori del Portello, Crespi e Sanesi, classificatisi rispettivamente terzo e secondo assoluti. In basso: il vincitore della classe oltre 2000 cc., Duccio Gatta, dopo l'arrivo riceve l'omaggio floreale dalla gentile Grete Covacivich.

lo Carlo, passata in seconda posizione assoluta, era ormai a ridosso dell'Aurelia di Gatta ma anche l'Alfa di Sanesi incalzava da vicino l'Aurelia di Ribaldi.

Al quinto posto era intanto passato Mancini e al sesto Zagato, il cui inseguimento dava i primi magnifici frutti. Si fermavano intanto ai boxes Martingengo (Fiat 8-V) e Carini (Alfa Romeo SS).

Le posizioni rimanevano stazionarie per un paio di giri. Al 5.º si scatenava l'offensiva dei piloti delle Fiat 8-V che dando fondo all'acceleratore sconvolgevano la classifica dandole nuova fisionomia. In testa passava Leto di Priolo Carlo (Fiat 8-V), la cui media era di Km.h 148,409, seguito da Gatta (Aurelia 2500) a 1'9, Zagato (Fiat 8-V) a 7'3, Sanesi (Alfa Romeo 2000) a 8'4 e Crespi (Alfa Romeo 2000) a 12'8. Da segnalare il comportamento regolare di Houell (Alfa Romeo 2000), di Taramazzo Luigi (Alfa 2000) e di Der Stepanian (Alfa 2000).

Alla 7.ª tornata Zagato guizzava dinanzi all'Aurelia di Gatta insediandosi nella scia del rivale Leto di Priolo. Per avere l'esatta sensazione dell'impressionante rimonta del carrozziere milanese basta considerare il fatto che nel breve tempo di due giri, quest'ultimo ha rosicchiato al lancista la bellezza di quasi 6"!

La brillante amazzone Luisa Rezzonico aveva, durante il sopracitato giro, una lieve sbandata alla curva di

Lesmo ma per la lucidità dei suoi riflessi riprendeva immediatamente, continuando con elogiabile coraggio la corsa.

Luglio (Alfa Romeo) e Beltramini (Aurelia B. 20) erano costretti ad abbandonare.

10.º passaggio: mentre si profilava l'avvincente duello Leto di Priolo-Zagato i concorrenti passavano nel seguente ordine: al comando i due piloti della Fiat 8-V staccati tra di loro di solo 1'1, indi l'Alfa di Sanesi a 3'7 dal primo, l'Aurelia 2500 di Gatta a 18'7, l'Alfa di Crespi a 20'4, l'Aurelia 2500 di Ribaldi a 30'5 e l'Aurelia di Mancini a 39'4.

Un giro dopo i due maggiori protagonisti di questa Coppa Intereuropa passavano quasi simultaneamente davanti alle tribune. Al successivo passaggio era Zagato che conduceva con un lieve vantaggio e da questo momento sino al ritiro dello sfortunato Leto di Priolo si assisterà ad una appassionante alternativa tra i due.

### "A solo,, di Elio Zagato

La corsa si faceva quanto mai palpitante. L'irruente Leto, specie in curva, giocava il più delle volte d'audacia per non lasciare il passo allo stilista e compassato Zagato. La lotta si svolgeva nello spazio di non più di venti metri con frequenti aumenti della media, che ora oscillava attorno ai 151,500 Km.h La sensazione visiva di quanto impegno gettassero i due av-

versari in questo duello, tanto più spettacolare data la parità dei mezzi meccanici, venne offerta dal progressivo staccarsi del terzo incomodo, vale a dire l'Alfa di Sanesi che pur dava tutto per tenere a bada l'aitante Crespi.

Al 14.º passaggio la Fiat 8-V di Leto di Priolo era nuovamente al comando e al 15.º aveva ancora 8/10 sul rivale. Le posizioni si invertivano al 19.º giro quando Zagato attaccava il «leader» alla curva di Lesmo e lo superava. Da quel momento, causa anche il deficiente funzionamento della macchina di Leto di Priolo, non si avevano più mutamenti.

Al 20.º giro la classifica era la seguente: 1. Zagato Elio (Fiat 8-V) in 49'50"3/10 alla media di Km.h 151,690; 2. Leto di Priolo Carlo (Fiat 8-V) in 49'53"9/10; 3. Sanesi Consalvo (Alfa Romeo) in 50'01"8/10; 4. Crespi Giuseppe (Alfa Romeo) in 50'48"1/10; 5. Gatta Ferdinando (Aurelia 2500) in 50'57"1/10 (1.º classe oltre 2000).

Alla tornata successiva si verificava l'episodio che veniva a togliere ogni dubbio sull'esito della competizione. Lo indurimento del motore costringeva infatti la Fiat 8-V di Leto di Priolo ad un arresto al box e conseguente definitivo ritiro.

Scadeva così il motivo agonistico dominante della corsa mentre si profilava la facile galoppata dell'ormai solitario Zagato. Al 25.º giro il pilota della Fiat 8-V aveva già portato il suo

vantaggio sul più accanito inseguitore Sanesi a 17"2/10, aumentando altresì il ritmo della sua azione che si faceva coll'inanellarsi dei giri sempre più ir-resistibile.

Crespi che era in terza posizione, seguiva a 1'9" ma il suo piazzamento stava per vacillare sotto l'incalzare dell'Alfa di Carini. Gatta teneva sempre saldamente la testa della classe oltre 2000, nonostante il giovane Ribaldi e Mancini fossero sempre vicini e molto pericolosi. Si era intanto ritirato Rota Giovanni su Alfa Romeo T. I.

5 giri dopo, i tempi confermavano le nostre supposizioni in quanto Zagato aveva ancora aumentato il suo vantaggio nei confronti di Sanesi e Crespi era stato scavalcato da Carini. Nella classe oltre 2000 cc., fermo restando Gatta al comando con regolarità sorprendente, si registravano scambi di posti tra Ribaldi e Mancini.

Al 40.o passaggio le posizioni erano le seguenti: Zagato al comando alla media di Km.h 152,460, secondo Sanesi a 21"9/10, terzo Crespi che aveva di nuovo avuto la meglio su Carini, tradito dal difettoso funzionamento della sua macchina. Questo per quanto riguardava la classe da 1300 fino a 2000 cc. e l'assoluto. Nella classe oltre 2000 cc. posizioni immutate.

Senza colpi di scena il finale, ed applausi e fiori per i vincitori di classe Zagato e Gatta.

#### Vittoria al tavolino ?

13 i partenti nella fino a 1300 cc. e tutti agguerriti e pronti a battersi sino all'ultimo, anche in sede di verifiche come infatti è poi successo allo epilogo della corsa.

L'inizio era favorevole alla veloce Fiat Zagato 103 di Mazzocchi, sulla cui ruota si poneva l'attento Guidetti, pure su Fiat Zagato 103. Ben presto però si facevano luce i più spericolati nonostante, nei primissimi giri, conti-

nuassero nel gruppo di avanguardia frequenti scambi di posizioni.

Un rapido esame della situazione al 10.o giro: al comando il pilota della Sant'Ambroeuus Ronzoni Giuliano, su Fiat Zagato 103, alla media di Km.h 131,983, a 1"2/10 «Samuele», su Fiat TV, e a 2"9/10 Guidetti Carlo. Abbandonavano Mazzocchi e Petracchi.

Alla 14.a tornata Ronzoni veniva scavalcato da «Samuele», Ciolfi e Guidetti nell'ordine. Più lontani Toselli e la Milani Anna Maria.

Si registrava un momentaneo rilassamento della Fiat TV di Ciolfi che perdeva qualche posizione senza tuttavia mai compromettere le sue notevoli «chances» di successo. La media intanto aveva subito un impressionante rialzo e al 20.o giro si aggirava attorno ai 134 Km.h Il forte «Samuele» controllava sempre con sicurezza la situazione ma era chiaro che dato l'incalzare vicinissimo, Guidetti era a 3"4/10 e Ronzoni a 9"7/10, dei rivali il suo piedistallo non avrebbe resistito a lungo. La Fiat TV di Ritcher Gustavo rientrava al parco macchine.

Alla 29.a tornata, dopo una strenua resistenza, Ronzoni che da qualche giro si era portato in seconda posizione aveva la meglio su «Samuele». Mentre al 31.o passaggio si ritirava Mantovani Luciano, Guidetti passava al contrattacco e con azione decisa superava Ronzoni e «Samuele».

Col passare dei giri il «leader» consolidava visibilmente il vantaggio fino a portarlo ad un limite di assoluta sicurezza. Nel finale si verificava la bella rimonta di Ciolfi, che gli procurava la conquista di un onorevolissimo secondo posto. Questa la cronaca spicciola della corsa il cui risultato ufficiale non ci è stato ancora comunicato.

GIANCARLO MIGLIAVACCA

(Fotografie Mailander, Millanta, Perucci, Publifoto).

#### CLASIFICA FINALE PER CLASSE

Fino a 1300 cc.: 1. Guidetti (Fiat Zagato) che percorre nelle 2 ore Km. 271.153 alla media di Km.h. 135,572; 2. Ciolfi (Fiat Zagato) Km. 270.887; 3. Ronzoni (Fiat Zagato) Km. 270.303; 4. «Samuele» (Fiat 103 TV) Km. 270.157; 5. Toselli Miro (Fiat TV) Km. 265.790; 6. Guarducci Ottavio (Porsche) Km. 260.547; 7. Matteucci (Fiat 103) Km. 255.451; 8. Milani Anna Maria (Porsche 1300) Km. 247.948.

Giro più veloce: il 38.o compiuto da Guidetti Carlo su Fiat Zagato 103, in 2'43"1, alla media di Km. 139,055.

Da 1300 a 2000 cc.: 1. Zagato Elio (Fiat 8-V) che percorre nelle 2 ore Km. 305.165, alla media di Km. 152,582, nuovo record (record precedente quello di Musitelli con Km. 303,421); 2. Sanesi Consalvo (Alfa Romeo) Km. 304,388; 3. Crespi Giuseppe (Alfa Romeo) 300,828; 4. Carini Piero (Alfa Romeo) 294,00; 5. Houell George (Alfa Romeo) 291,922; 6. Taramazzo Luigi (Alfa Romeo); 7. Der Stepanian (Alfa Romeo) 8. Sutti Antonio (Alfa Romeo) 9. Martinengo Franco (Fiat 8-V); 10. Galluzzi Vladimiro (Alfa Romeo).

Giro più veloce: il 17.o di Zagato Elio su Fiat 8-V in 2'25"6, alla media di Km. 155,769.

Oltre 2000 cc.: 1. Gatta Ferdinando (Aurelia 2500) che percorre nelle 2 ore Km. 297,736, alla media di chilometri 148,868; 2. Ribaldi Franco (Aurelia 2500) Km. 297,287; 3. Mancini Carlo (Aurelia 2500) 293,654; 5. Rezzonico Luisa (Aurelia 2500) 291,192; 6. Seiler Ernst (Aurelia 2500).

Giro più veloce: il 37.o di Gatta Ferdinando su Aurelia 2500 in 2'23"2, alla media di Km. 152,010.

## LE 4 GIORNATE DELLA "STELLA ALPINA,,

(Continuazione vedi pag. 24)

1.16.47.4; 16. Marini Lucio (Fiat 1100-103) 1.17.32.1; 17. Pittoni Carlo (Fiat 1100-103) 1.17.34.0; 18. Vallaguzza Idelbe (Lancia Appia) 1.18.25.3; 19. Pizzagalli Antonio (Peugeot) 1.20.00.2; 20. Dubini Pier Carlo (Fiat 1100-103) in 1.22.04.3; 21. Cifarelli Giovanni (Fiat 1100-103) 1.22.15.4; 22. Volpi Daniele (Lancia Appia) 1.23.04.1.

Gruppo vetture di serie gran turismo - Classe fino a 1300 cmc.: 1. Ciolfi Luciano (Fiat Zagato) 1.08.36.3; 2. Mantovani Luciano (Fiat Zagato) 1.09.05.1; 3. «Samuele» (Fiat Zagato) 1.10.28.1; 4. D'Incà Levis Elvio (Porsche) 1.11.23.3; 5. Ronzoni Luciano (Fiat Zagato) in 1.11.55.0; 6. Rezzonico Luisa (Fiat Farina) 1.12.52.0; 7. Matteucci Raffaele (Fiat Zagato) 1.13.14.2; 8. Guidetti Carlo (Fiat Zagato) 1.13.29.4; 9. Milani Anna Maria (Porsche) 1.15.18.4; 10. Eisenstein Gug (Simca) 1.22.47.4.

Gruppo vetture turismo di serie speciali - Classe oltre 1300 cmc.: 1. Carini Piero (Alfa Romeo 1900 TI) in 1.04.31.2; 2. Marengi Franco (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.05.04.0; 3. Colombo Paolo (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.06.04.1; 4. Fambri Camillo (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.06.17.1; 5. Quadrio Curzio Pericle (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.06.18.0; 6. Dalla Favera Mario (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.06.36.2; 7. Bernardini Angelo (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.06.41.1; 8. Sala Giancarlo (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.07.23.1; 9. Buticchi Albino (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.08.17.2; 10. Paesetti Mario (Alfa R. 1900 T.I.) 1.09.20.0; 11. Cestelli Guido Guido (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.09.20.4; 12. Cornaggia Medici G. M. (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.10.36.3; 13. Valerio Giancarlo (Alfa Romeo 1900 T.I.) 1.11.21.4.

Gruppo vetture di serie gran turismo - Classe oltre 1300 a 2000 cmc.: 1. Crespi Giuseppe (Alfa Romeo SS

Zagato) 1.02.49.4; 2. Sanesi Consalvo (Alfa Romeo SS) 1.03.37.1; 3. Tomasi Mario (Fiat 8 V) 1.04.35.4; 4. Luglio Camillo (Alfa Romeo SS Touring) 1.05.46.3; 5. Galluzzi Vladimiro (Alfa Romeo SS Zagato) 1.05.55.1; 6. Der Stepanian Sergio (Alfa Romeo SS Zagato) 1.06.04.1; 7. Martinengo Franco (Fiat 8 V) 1.07.59.3; 8. Lubich Mariano (Porsche) 1.08.25.2.

Gruppo vetture di serie gran turismo - Classe oltre 2000 cmc.: 1. Ammendola Salvatore (Lancia Aurelia B. 20) 1.03.25.1; 2. Lubich Eugenio (Lancia Aurelia B. 20) 1.03.47.1; 3. Gatta Ferdinando (Lancia Aurelia B. 20) in 1.04.12.2; 4. Rodenghi Fausto (Lancia Aurelia B. 20) 1.04.41.3; 5. Mondini Ugo (Lancia Aurelia B. 20) 1.05.08.4; 6. Zampiero Armando (Lancia Aurelia B. 20) 1.06.45.4; 7. Moroni Bruno (Lancia Aurelia B. 20) 1.07.05.0.

#### LA TERZA GIORNATA

La 3.a giornata è stata indubbiamente la più dura. Si trattava infatti, dopo le tirate dei due giorni precedenti, di affrontare ben 428 Km. di strada con due belle salite a cronometro: la Ponte Adige-Mendola e la Prato allo Stelvio - Passo dello Stelvio.

I concorrenti nel giorno 28 agosto hanno raggiunto, come di consueto, Bolzano e poi Ponte Adige. Di lì, sono saliti alla Mendola lungo la lunghissima teoria di curve e tornanti (Km. 20.6 - dislivello m. 1117).

Dalla Mendola discesa a Fondo e poi scalata alla Palade e indi discesa fino a Lana; di qui attraverso la pittoresca Val Venosta veniva raggiunto Prato allo Stelvio e poi a cronometro, il Passo omonimo. Per essere più precisi ricorderemo che venerdì sera i Commissari di gara avevano deciso di porre il traguardo d'arrivo del secondo tratto

cronometrato non al Passo dello Stelvio, bensì al tornante N. 38 a circa 3 Km. dal valico. Ciò per una ragione di sicurezza in quanto il mal tempo aveva provocato un franamento verso la fine della salita che ostruiva parzialmente la strada.

Così anziché i previsti Km. 24,700 con il dislivello di m. 1837 il tratto si riduceva a Km. 21.800 col dislivello di m. 1580.

Per questo non si può certo dire che la salita fino a quel punto fosse cosa da poco anche per il fatto che la neve in scioglimento rendeva lubrica la pavimentazione in calcestruzzo dei tornanti, ma mancano comunque i termini di paragone colle precedenti prove.

Dallo Stelvio i concorrenti dovevano poi scendere a Bormio e Tresenda per risalire al Col d'Aprica e ridiscendere ad Edolo.

Un'altra notevole salita, poi, fino al Passo del Tonale (m. 1883) ed in fine, attraverso le Valli di Sole e di Non, raggiungere la città di partenza.

I concorrenti in lizza nella giornata più impegnativa si sono ridotti a 67 sebbene gli arrivati del giorno precedente fossero stati 70.

Micaglio e Marengi vennero infatti squalificati per mancata osservanza dell'articolo 17 del regolamento ossia per aver consegnato in ritardo la macchina al parco chiuso e Sala si è ritirato per ragioni di famiglia.

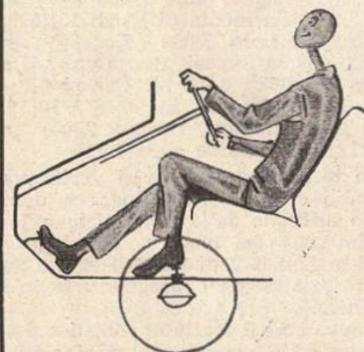
Il marsigliese Reynaud colla ottima Renault 750 cc. ha fatto due magnifiche corse dimostrando la sua superiorità nei confronti del pure agguerrito rivale Guarnieri.

Alla Mendola infatti Reynaud, 1.o classificato fra le 750 di Serie speciali, ha segnato l'ottimo tempo di 18'23"3 al quale corrisponde la bella media di 67,118 Km. orari e allo Stelvio è sali-

## Finalmente anche in Italia le "BERMUDA BELLS"

La "BERMUDA BELL" è il nuovissimo segnalatore acustico a campana

Funziona meccanicamente senza impianto elettrico, di montaggio facilissimo, può essere applicata al



pavimento della vettura in 5 minuti, praticando su quest'ultimo i fori opportuni con una punta di trapano N. 8.

**Non suonate le Vostre trombe ma suonate le nostre campane!**

Su tutte le vetture eccettuata la Fiat 500 sarà applicata in corrispondenza al tallone dell'automobilista, come indicato nella figura di sinistra. Sulla Fiat 500, invece, sarà bene innestare la campana nella parte obliqua del pavimento.



**BRUSOTTI S. p. A. "EDERA" Milano** Corso Sempione, 51 - Tel. 90.923 - 92.445  
Via Carducci, 12 - Tel. 870.382 - 804.417



A sinistra: il brillantissimo Roberto Toledano. 2.o classificato nella Turismo di Serie Speciale con la Fiat 1100-103 è stato uno dei più minacciosi avversari del vittorioso Gianni. A destra, il francese Reynaud ha portato la piccola utilitaria Renault ad una nuova affermazione tra le 750 Turismo Speciale.